GEMEENTEBLAD
Officiële uitgave van gemeente Lisse.
Nr. 87389
23 september
2015

Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Lisse

Opbouw

1. Doel van de beleidsregels
2. Juridisch kader
3. Beleidsregels
4. Nadere toelichting op de beleidsregels

1. Doel van de beleidsregels
Het doel van de beleidsregels is om:

- particulieren, bedrijven, netwerkbeheerders en aanbieders van oplaadinfrastructuur duidelijkheid te geven over de criteria en voorwaarden waaronder de gemeente medewerking verleent aan het plaatsen van oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen;
- particulieren, bedrijven, netwerkbeheerders en aanbieders van oplaadinfrastructuur te informeren over de te volgen procedure;
- aanvragen voor het plaatsen van oplaadinfrastructuur en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen op een zelfde en gelijkwaardige manier te kunnen beoordelen en af te handelen.

Deze beleidsregels zijn alleen van toepassing op publieke oplaadpalen en andere oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte op of aan de openbare weg. De gemeente Lisse neemt hierin de volgende positie in:

De gemeente verleent medewerking (in facilitaire zin) aan verzoeken van aanvragers. De gemeente is alleen ontheffing/vergunningverlener (APV) en bevoegd orgaan voor het nemen van verkeersbesluit(en).

2. Juridisch kader

Ontheffing APV
Voor het plaatsen van voorwerpen op of direct langs de weg (op grond van de gemeente) is op grond van art. 2:6 APV Lisse een ontheffing nodig van het college van burgemeester en wethouders. Het plaatsen van oplaadpalen of andere oplaadinfrastructuur valt niet onder ‘het gebruik van een weg overeenkomstig de publieke functie van een weg’.

Wanneer een bewoner, bedrijf of aanbieder van oplaadinfrastructuur bij de gemeente aanklopt voor het plaatsen van een oplaadpaal op of direct langs de weg in de buurt van zijn woning of bedrijf, dan is hiervoor dus een ontheffing van art. 2:6 APV nodig. In de voorschriften die aan de ontheffing worden gekoppeld kan de gemeente eisen stellen aan de aanvrager en / of beheerder van de oplaadpaal.

Artikel 2:6 Het plaatsen van voorwerpen op of aan de weg in strijd met de publieke functie ervan

- 1. Het is verboden de weg of een weggedeelte anders te gebruiken dan overeenkomstig de publieke functie daarvan, als:
  - a. het beoogde gebruik schade toebrengt aan de weg, gevaar oplevert voor de bruikbaarheid van de weg of voor het doelmatig en veilig gebruik daarvan, dan wel een belemmering kan vormen voor het doelmatig beheer en onderhoud van de weg;
  - b. vervallen;
  - c. het beoogde gebruik overlast veroorzaakt voor gebruikers van de in de nabijheid gelegen onroerende zaak.
- 2. Het bevoegd bestuursorgaan kan in het belang van de openbare orde of de woon- en leefomgeving nadere regels stellen ten aanzien van uitstallingen en kramen.
- 3. Het bevoegd bestuursorgaan kan ontheffing verlenen van het in het eerste lid gestelde verbod.
- 4. Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen voor het in het eerste lid bedoelde gebruik, voor zover dit een activiteit betreft als bedoeld in artikel 2.2, eerste lid, onder j. of onder k. van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.
- 5. Het verbod in het eerste lid geldt niet voor:

a. evenementen als bedoeld in artikel 2:13;
b. standplaatsen als bedoeld in artikel 5:16.

- 6. Het verbod in het eerste lid van dit artikel geldt niet voor zover in het daarin geregelde onderwerp wordt voorzien door de Wet beheer rijkswaterstaatswerken, artikel 5 van de Wegenverkeerswet, of het Provinciaal wegenreglement.

Verkeersbesluit
De gemeente draagt zorg voor het nemen van een verkeersbesluit. In zo'n verkeersbesluit wijst het college de betreffende parkeerplaats(en) door middel van het plaatsen van de verkeersborden E4 met onderbord 'alléén opladen elektrische voertuigen'.

Artikel 18 WVW 1994

1. ***Verkeersbesluiten worden genomen:***
   a. ***voor zover zij betreffen het verkeer op wegen onder beheer van het Rijk door Onze Minister;***
   b. ***voor zover zij betreffen het verkeer op wegen onder beheer van een provincie door gedeputeerde staten;***
   c. ***voor zover zij betreffen het verkeer op wegen onder beheer van een waterschap door het algemeen bestuur of, krachtens besluit van het algemeen bestuur, door het dagelijks bestuur;***
   d. ***voor zover zij betreffen het verkeer op andere wegen door burgemeester en wethouders, of krachtens besluit van hen, door een door hen ingestelde bestuurscommissie of het dagelijks bestuur van een deelgemeente.***
2. ***Indien het beheer over een weg wordt overgedragen, blijven de verkeersbesluiten die de oorspronkelijke wegbeheerder ten aanzien van het verkeer op die weg heeft vastgesteld, van kracht totdat zij zijn vervangen.***
3. ***Bij algemene maatregel van bestuur worden regels vastgesteld omtrent de eisen waaraan verkeersbesluiten dienen te voldoen alsmede omtrent de totstandkoming en de inwerkingtreding van die besluiten.***

3. Beleidsregels

1. Begripsbepalingen:
In de beleidsregels wordt verstaan onder:

a. elektrische voertuigen:
alle voertuigen die op de openbare weg mogen rijden, geheel of gedeeltelijk op elektriciteit kunnen rijden en voorzien zijn van een stekker om op te laden, met uitzondering van fietsen, snorfietsen en bromfietsen.

b. oplaadinfrastructuur:
het geheel van oplaadobjecten, aansluitingen op het elektriciteitsnet en andere voorzieningen in de openbare ruimte op of langs de weg (op gemeentelijke grond) bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen.

c. oplaadpaal:
een oplaadobject bijvoorbeeld in de vorm van een paal met tenminste één aansluiting of de mogelijkheid voor twee of meer aansluitingen voor het gelijktijdig opladen van elektrische voertuigen.

d. aanvrager:
de aanbieder van oplaadpalen en/of oplaadinfrastructuur.

e. beheerder:
de aanvrager van de ontheffing / vergunning voor het plaatsen van oplaadpalen en/of oplaadinfrastructuur.

f. gebruiker:
1. een bedrijf en/of organisatie dat/die gevestigd is in de gemeente Lisse en eigenaar en/of bezitter is van één of meerdere elektrische voertuigen of een of meerdere werknemers in dienst heeft die beschikt/beschikken over een elektrisch voertuig.
2. een particulier die eigenaar en/of bezitter is van een elektrisch voertuig en woonachtig is in de gemeente Lisse.

g. college:
het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Lisse.

2. Aanvraag ontheffing/vergunning en verkeersbesluit
Een aanvraag voor een ontheffing/vergunning voor het plaatsen van een of meerdere oplaadpalen en/of oplaadinfrastructuur op of langs de openbare weg (op gemeentegrond) en het verzoek tot het nemen van een verkeersbesluit waarbij een of meerdere parkeerplaatsen worden aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen kan alleen worden ingediend door de aanbieder van oplaadpalen en/of oplaadinfrastructuur.

3. Aanvraag locatie oplaadpaal/-infrastructuur/weigering vergunning/ontheffing
Een aanvraag voor een locatie voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur bevat een foto en tekening op schaal van de betreffende locatie, waarop de exacte plek van de gewenste oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur en de aan te wijzen parkeerplaats(en) zijn aangegeven. Het college verleent geen medewerking aan het realiseren van de gevraagde oplaadinfrastructuur, als potentiële gebruikers mogelijkheden hebben om hun elektrische voertuigen op eigen terrein te (laten) parkeren en op te laden.

4. Behoeftebepaling oplaadpaal/-infrastructuur
De aanvrager toont schriftelijk aan dat er op de aangevraagde locatie daadwerkelijk behoefte bestaat bij gebruikers aan een oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur op of direct langs de openbare weg.

5. Definitieve locatie oplaadpaal/-infrastructuur
Het college bepaalt in overleg met de aanvrager de definitieve locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur en de aan te wijzen parkeerplaats(en). Het college toetst hierbij aan de volgende criteria:

a. de behoefte aan een oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur moet blijken uit de behoefte van gebruikers binnen een straal van 250 meter hemelsbreed van de aangevraagde locatie;
b. zijn er al bestaande oplaadpalen en/of oplaadinfrastructuur aanwezig op of aan de weg binnen de genoemde straal van 250 meter;
c. is de desbetreffende grond eigendom van de gemeente;
d. is de locatie van de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur voor een iedere gemakkelijk te vinden en zichtbaar is;
e. is het aannemelijk dat de locatie door meerdere gebruikers gedeeld wordt (dit om te voorkomen dat er ‘privé-parkeerplaatsen’ ontstaan);
f. kan de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur worden voorzien van twee of meer aansluitpunten en kunnen – eventueel op termijn – twee of meer parkeerplaatsen worden bediend;
g. laat de parkeerdruk dit toe (bezetting van 95% in woonwijken en 85% op parkeerterreinen als drempelwaarde);
h. betreft het een bestaand parkeervak / bestaande parkeervakken;
i. blijft de vrije doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) gewaarborgd;
j. zijn er geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen;
k. past de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur in het straatbeeld;
l. is er sprake van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen.

In beginsel wordt er bij een nieuw te realiseren oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur één parkeerplaats aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen. Indien het gebruik van de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur dit toelaat, kan het college besluiten ook een tweede parkeerplaats aan te wijzen. Het college heeft hiervoor twee mogelijkheden:

1. door middel van een aanpassing van het bestaande verkeersbesluit. Tegen dit besluit staat bezwaar en beroep open, zoals ook tegen het oorspronkelijke verkeersbesluit zelf.
2. direct in het verkeersbesluit twee parkeerplaatsen aanwijzen en de feitelijke realisering hiervan uit te stellen tot een nader door het college te bepalen datum. Ook tegen dit laatste besluit van het college staat bezwaar en beroep open, omdat dan pas het feitelijk rechtsgevolg in werking treedt (ook op de tweede parkeerplaats mag dan niet meer worden geparkeerd met een niet-elektrisch voertuig).

De aanvrager toont aan de hand van het aantal uren dat de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur effectief in gebruik is geweest en/of aan de hand van nieuwe verzoeken van potentiële gebruikers aan dat er behoefte bestaat aan een tweede parkeerplaats.

6. Volgorde besluitvorming
De ontheffing / vergunning voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur wordt eerst van kracht en kan dus pas worden gebruikt, nadat het verkeersbesluit tot aanwijzing van de benodigde parkeerplaats(en) onherroepelijk is geworden.

7. Plaatsing en beheer oplaadpaal/-infrastructuur
De aanvrager van de ontheffing/vergunning voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur is tevens de beheerder hiervan. De beheerder is verantwoordelijk voor realisatie, beheer, onderhoud en exploitatie van de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur en neemt alle kosten hiervan voor zijn rekening. De kosten ter bescherming van de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur (hekjes, biggenruggen ed.) zijn ook voor rekening van de beheerder.

8. Inrichting en beheer parkeerplaatsen
De kosten voor het nemen van een verkeersbesluit en de kosten voor het plaatsen van een verkeersbord, tegel en/of markering op de aangewezen parkeerplaats(en) zijn voor rekening van de gemeente.

9. Bereikbaarheid
De beheerder van de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur is 24 uur per dag en 7 dagen per week bereikbaar voor gebruikers, hulpdiensten en gemeente Lisse in het geval van vragen, storingen en calamiteiten. De telefoonnummers van de storingsdienst en de helpdesk zijn vermeld op de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur.

10. Openbaarheid oplaadpaal/-infrastructuur
De oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur is 24 uur per dag en 7 dagen per week openbaar toegankelijk, in die zin dat deze voor iedereen te gebruiken is voor het opladen van zijn / haar elektrische voertuig. De beheerder zorgt, voor zover mogelijk, voor actuele informatie richting gebruikers over de aanwezigheid en beschikbaarheid van het oplaadpunt.

11. Interoperabiliteit/Uniformiteit
Het oplaadpunt is inter-operabel conform de landelijke en internationale afspraken, waaronder de uitwisselbaarheid van laadpassen en het gebruik van standaard stekkers.

12. Groene stroom
Om te bereiken dat elektrische vervoertuigen ook aan de bron geen CO_2-uitstoot veroorzaken, mag de beheerder van de oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur alleen gegarandeerd groene stroom (laten) leveren. De gemeente kan de beheerder verzoeken dit aan te tonen.

13. Veiligheid
De oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur voldoet aan alle daaraan gestelde (nationale en internationale) veiligheidseisen

14. Aansprakelijkheid
De beheerder is aansprakelijk voor alle schade die door het gebruik van de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur of anderszins aan derden wordt veroorzaakt. Gemeente Lisse is op geen enkele wijze aansprakelijk voor eventuele schade die door de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur is veroorzaakt. De beheerder de gemeente Lisse voor elke aansprakelijkheid. De beheerder verzekert zich voor eventuele schade voor minimaal een bedrag van € 1.000.000,– per gebeurtenis. De gemeente Lisse wordt door de beheerder in het bezit gesteld van een kopie van de betreffende verzekeringspolis.

15. Betaald parkeren/vergunninghouders/blauwe zone
In gebieden waar vergunninghoudersparkeren is ingevoerd of waar een maximale parkeerduur (blauwe zone) of enige andere beperking geldt, geldt deze beperking ook voor het opladen van elektrische voertuigen. De mogelijkheid bestaat dat voor uitzonderlijke situaties het college een uitzondering maakt.

16. Handhaving
Het college ziet toe op het juiste gebruik van de aangewezen parkeerplaats(en) en kan indien nodig handhavend optreden. Het juiste en enig toegestane gebruik is: als een elektrische voertuig met de kabel aangesloten is aan de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur.

Daarnaast wordt ook gehandhaafd op de parkeervergunning, parkeerschijfzone en andere beperkingen die voor alle bestuurders van motorvoertuigen gelden.

17. Intrekken / wijzigen van ontheffing en verkeersbesluit
Indien de beheerder van de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur zich niet houdt aan de voorschriften verbonden aan de ontheffing/vergunning, kan het college de ontheffing/vergunning intrekken. Het college kan in dat geval ook het verkeersbesluit, waarbij de parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn aangewezen, intrekken.

Het college kan de ontheffing/vergunning en/of het verkeersbesluit tevens intrekken, wanneer er in de praktijk niet of nauwelijks gebruik wordt gemaakt van de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur. Het is niet gewenst dat daardoor een of meerdere parkeerplaatsen (nagenoeg) geheel onbenut blijven.

In deze gevallen heeft de beheerder het recht en de plicht de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur binnen een door het college aan te geven termijn te verwijderen. De beheerder dient alsdan de parkeerplaats(en) in de oorspronkelijke staat terug te brengen. Alle hiermee verband houdende kosten zijn voor rekening van de beheerder.

Het college kan de ontheffing/vergunning ook wijzigen of intrekken, indien er een wegreconstructie plaatsvindt als gevolg waarvan de aangewezen parkeerplaatsen zullen verdwijnen. In dat geval zal de gemeente Lisse samen met de beheerder bezien of er een alternatieve locatie voor een oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur met bijbehorende parkeerplaats(en) in de directe nabijheid mogelijk is. Kosten hiervoor zijn voor rekening van de gemeente Lisse, wanneer de wegreconstructie plaatsvindt binnen 5 jaar na afgifte van de ontheffing/Vergunning. Kosten zijn voor rekening van de beheerder, wanneer de wegreconstructie later dan 5 jaar na afgifte van de ontheffing/Vergunning plaatsvindt.

18. Informatie over gebruik oplaadinfrastructuur
De beheerder van een oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur geeft op verzoek van het college inzicht in het feitelijke gebruik hiervan.

19. Bijzondere omstandigheden
Het college beseft dat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en oplaadinfrastructuur nieuw en nog volop in ontwikkeling zijn. Met deze beleidsregels wil het college duidelijkheid verschaffen over de voorwaarden, criteria en condities die van toepassing zijn op het realiseren van oplaadpalen en/of oplaadinfrastructuur in de gemeente.

In specifieke, bijzondere of onvoorziene omstandigheden kan het college besluiten van deze beleidsregels af te wijken.

20. Termijn
De Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrisch voertuigen gemeente Lisse geldt voor de periode 1 juni 2015 tot en met 31-12-2018 en wordt jaarlijks geëvalueerd en indien nodig bijgesteld.

4. <u>Toelichting bij de beleidsregels</u>

1. Begripsbepalingen
Elektrische voertuigen: het gaat hierbij om alle voertuigen die op de openbare weg mogen rijden, geheel of gedeeltelijk op elektriciteit kunnen rijden en voorzien zijn van een stekker om op te laden, niet zijnde fietsen en snor-/bromfiets. Veelal zal het gaan om volledig elektrische auto's of plug-in hybride elektrische auto's, maar het kan bijvoorbeeld ook gaan om andere voertuigen, zoals gehandicaptenvoertuigen, motoren, trikes en quads die de parkeerplaatsen voor auto's gebruiken.

2. Aanvraag ontheffing/vergunning en verkeersbesluit
Het is de bedoeling dat de aanbieder van de oplaadinfrastructuur de formele aanvraag voor de APV-ontheffing/vergunning en het verkeersbesluit indient. Wanneer een bewoner of bedrijf bij de gemeente aanklopt voor het plaatsen van een oplaadpaal of andere oplaadinfrastructuur op of aan de openbare

weg, zal de gemeente hen doorverwijzen naar de aanbieders van oplaadinfrastructuur. De aanbieder van de oplaadinfrastructuur dient de aanvraag in bij de gemeente om APV-ontheffing/vergunning en verkeersbesluit.

Bewoners of bedrijven kunnen niet zelf een aanvraag voor een oplaadpaal op of aan de weg en een verkeersbesluit tot het aanwijzen van de bijbehorende parkeerplaats(en) indienen. Dit ter voorkoming van de mogelijke gedachte bij de bewoners of bedrijven dat zij daarmee het exclusieve recht krijgen op het gebruik van de betreffende oplaadpaal / oplaadinfrastructuur en de bijbehorende parkeerplaats(en). Op grond van de Wegenverkeerswetgeving kunnen voor bewoners of bedrijven ook geen eigen parkeerplaatsen worden aangewezen op de openbare weg. De enige uitzondering hierop is de individuele gehandicaptenparkeerplaats, die door middel van een verkeersbesluit kan worden aangewezen (Bord E6 met als onderbord het kenteken van de betreffende auto). Bij zo'n individuele gehandicaptenparkeerplaats kan uiteraard ook een oplaadpaal worden geplaatst, wanneer de betreffende persoon over een elektrisch voertuig beschikt. In dat geval hoeft er geen verkeersbesluit te worden genomen om het gebruik van de parkeerplaats te regelen, want dat is in feite al gebeurd.

4. Behoeftebepaling oplaadpaal/-infrastructuur
De aanvrager van de ontheffing en het verkeersbesluit zal moeten aantonen dat er voldoende behoefte bestaat aan een oplaadpunt op de betreffende locatie. Hij kan dit doen door middel van een afschrift van een of meerdere verzoeken hiertoe van potentiële gebruikers (naam en adresgegevens van de gebruiker en kenteken van elektrische voertuig(en)).

Bij het bepalen van de behoefte van potentiële gebruikers zal het college meewegen of zij de beschikking hebben of kunnen hebben over een eigen parkeergelegenheid bij de woning of het bedrijf.

5. Locatie
De oplaadpalen/-infrastructuur worden bij voorkeur geplaatst op strategische zichtlocaties in de nabijheid van de woningen / bedrijven van potentiële gebruikers. De voorkeur gaat uit naar centrale, goed bereikbare plekken in de wijken, zoals langs wijkontsluitingswegen of doorgaande wegen. Hiermee wordt voorkomen dat er grote verkeersstromen ontstaan binnen woonwijken wanneer elektrisch vervoer zijn vlucht neemt.

Bij het toetsen van de oplaadpalen-/infrastructuur in het straatbeeld kan de gemeente bijvoorbeeld kijken naar de kleur, kwaliteit, hoogte en omvang hiervan en naar beschermde stads- en dorpsgezichten.

6. Volgorde besluitvorming APV-ontheffing en verkeersbesluit
Het proces van de besluitvorming over de APV-ontheffing en het verkeersbesluit kan gelijktijdig in gang worden gezet. Tegen beide besluiten staan echter de bezwaar- en beroepsmogelijkheden uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb) open. Belanghebbenden kunnen bezwaar maken tegen het verkeersbesluit, bijvoorbeeld omdat de parkeerdruk ter plaatse erg hoog is en er geen algemene parkeerplaatsen kunnen worden gemist.

De gemeente zal de parkeerplaats(en) voor het laden van elektrische voertuigen pas aanleggen, nadat het verkeersbesluit daartoe onherroepelijk is. Het is niet gewenst dat de oplaadinfrastructuur al vóór dit tijdstip wordt aangebracht. Daarom wordt de APV-ontheffing eerst van kracht en kan de oplaadinfrastructuur dus eerst worden geplaatst, nadat het verkeersbesluit onherroepelijk is geworden. Dit wordt expliciet in de APV-ontheffing/vergunning als voorschrift opgenomen.

7. Beheer oplaadpaal/-infrastructuur
De aanvrager van de APV-ontheffing/vergunning voor het plaatsen van de oplaadpaal/-infrastructuur is tevens de beheerder hiervan. De APV-ontheffing/vergunning heeft een persoonlijk karakter (zie art. 1:5 model-APV). Wanneer de aanvrager het beheer over de oplaadpaal/-infrastructuur wil overdragen aan een andere partij, dan zal de aanvrager óf vooraf bij de aanvraag moeten vermelden voor wie de ontheffing/vergunning wordt aangevraagd óf achteraf toestemming moeten krijgen van de gemeente om de ontheffing/vergunning over te dragen. De beheerder is verantwoordelijk voor het plaatsen, beheren, onderhouden en exploiteren van de oplaadvoorziening en neemt alle kosten hiervoor voor zijn rekening. De beheerder brengt de kosten voor het opladen van de elektrische voertuigen in rekening bij de gebruikers hiervan.

8. Beheer parkeerplaatsen
In de Wegenverkeerswet is geregeld dat de kosten voor het nemen van het verkeersbesluit en het plaatsen van verkeersborden en verkeerstekens op de openbare weg voor rekening komen van het bevoegd gezag dat het verkeersbesluit heeft genomen. Dit is doorgaans de gemeente, tenzij het gaat om parkeerplaatsen die onderdeel uitmaken van wegen die bij het rijk, een provincie of waterschap in beheer zijn. De gemeente kan deze kosten niet doorrekenen aan de aanvrager van de oplaadinfrastructuur.

9. tot en met 13.
Spreken voor zich.

14. Aansprakelijkheid
Door natrekking wordt de gemeente formeel juridisch eigenaar van de oplaadpalen en andere oplaadinfrastructuur, wanneer deze op of aan de weg in gemeentegrond worden geplaatst. De eigendom kan wel bij de aanvrager/beheerder van de oplaadinfrastructuur worden gelegd, maar dit kan alleen door verkopen van de ondergrond of het vestigen van een opstalrecht voor alle oplaadinfrastructuur. Het eerste is doorgaans niet gewenst en het tweede erg omslachtig (via notaris) en kostbaar.

Op zich is het niet onoverkomenlijk dat de gemeente formeel eigenaar wordt van de oplaadinfrastructuur, zolang de aansprakelijkheid voor alle schade bij de aanvrager/beheerder wordt gelegd.

15. Betaald parkeren/vergunninghouders/blauwe zone
Wanneer parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn gelegen in gebieden voor betaald parkeren, vergunninghouders, blauwe zone of een andere parkeerrestrictie, dan moeten de bestuurders van deze voertuigen zich aan de betreffende regels houden. Parkeerplaatsen in een blauwe zone kunnen, bij uitzondering in incidentele gevallen, 'buiten de blauwe zone' worden geplaatst, zodat elektrisch voertuigen ook gedurende langere tijd kunnen worden opgeladen.

16. Handhaving
Onrechtmatig gebruik van een parkeerplaats voor het opladen van elektrische voertuigen 'sec' kan worden bestraft met een proces-verbaal (Mulder-feit). Eventueel kan het betreffende voertuig ook worden weggesleept, als de gemeente hiervoor een Wegsleepverordening heeft vastgesteld.

Wanneer de bestuurder van het betreffende voertuig tevens niet betaald heeft in een betaald parkeergebied, dan kan óók een fiscale naheffingsaanslag worden opgelegd.

Wanneer er sprake is van het parkeren zonder parkeervergunning in een vergunninghoudersgebied, dan kan een proces-verbaal (Mulder-feit) worden opgemaakt. Zie toelichting bij de Model-parkeerverordening.

17. Intrekken / wijzigen van APV-ontheffing en verkeersbesluit
Wanneer de aanvrager / beheerder zich niet aan de voorschriften van de APV-ontheffing houdt, kan het college uiteindelijk de ontheffing intrekken. Zo'n intrekkingsprocedure moet zorgvuldig worden doorlopen. Zie hiervoor de regels uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb): zie afdeling 3:2 Zorgvuldigheid en belangenafweging en artikel 4:8 en volgende (vooraf zienswijze inbrengen / horen).

In zo'n geval zal de beheerder zijn oplaadinfrastructuur moeten verwijderen. Is deze weigerachtig dan kan de gemeente dit afdwingen via een dwangsom en/of bestuursdwang.

Vervolgens kan de gemeente bezien of er een andere aanbieder van oplaadinfrastructuur geïnteresseerd is in het plaatsen hiervan, zodat de aangewezen parkeerplaatsen in stand kunnen blijven. Is dit niet het geval, dan zal de gemeente het betreffende verkeersbesluit kunnen intrekken en de parkeerplaatsen weer voor algemeen gebruik kunnen vrij geven.

Bij wegreconstructies wordt de systematiek uit de Telecomwetgeving gevolgd. Als een wegreconstructie binnen 5 jaar na afgifte van de APV-ontheffing plaatsvindt, betaalt de gemeente de kosten van verplaatsing van oplaadinfrastructuur. Vindt de reconstructie na meer dan 5 jaar plaats dan zijn de kosten voor rekening van de beheerder van de oplaadinfrastructuur (normaal ondernemersrisico). De kosten van het benodigde verkeersbesluit en de inrichting van de parkeerplaats(en) zijn voor rekening van de gemeente.

18. Informatie gebruik oplaadinfrastructuur
Voor de gemeente is het in het kader van het doelmatig gebruik van de vaak schaarse parkeerruimte gewenst dat zij inzicht krijgt in het feitelijk gebruik van de oplaadinfrastructuur. Veelal zal een jaarlijks overzicht van het gebruik voldoende zijn.

19. Bijzondere omstandigheden
Hier is sprake van een zogenaamde 'hardheidsclausule' op grond waarvan het college in bepaalde uitzonderlijke en/of onvoorziene situaties kan afwijken van de beleidsregels.

20. Termijn
Bepaling spreekt voor zich.